



随着济南火车站北侧棚改项目的开工,这里“要建一座北广场、打通火车站向北通道”的消息在民间传开。其实在两年前,从专家到人大代表,再到普通市

民,都通过不同方式提出建设火车站北广场的建议。规划部门曾明确答复给北广场预留建设用地,天桥区有关负责人也认可了这一说法。

关注变化中的城市

民间呼声早已有之 最终方案有待确定

火车站“北大门”何时打开

本版文/本报记者 马云云 喻雯 片/本报记者 王媛

1 要往火车站北面去 出站不得不绕圈儿

12月10日上午11时许,济南市民王伟伟走下从北京方向开来的动车,走出济南站。站前广场上,长长的队伍在候车区等候出租车,另外一批人则拖着行李拥到站前街上等候公交车。

直到向南走上经一路,王伟伟才摆脱了焦急的人流,拖着行李向东走去,他要到纬二路上坐公交车回家。“出了火车站要先向南,再绕到东边,然后再向北,这个半圆我每年都要走几遍,很别扭。”

不过,比起那些来济南转长途汽车的外地人,王伟伟算是幸运的了。“火车站周边的道路很绕,每天都有很多外地人向我们打听怎么坐车到长途汽车总站。”济南火车站一位工作人员说,其实从火车站乘公交到汽车总站只需要三四站,但却需要从广场南边绕半个圈。

济南火车站每天有三个客流、车流高峰期,分别是11时至12时、15时至15时40分、17时至18时。“这三个时段有动车集中到达,除了大量的旅客流,不少接站的人也集中赶来,人挨着人,车挨着车,有时汽车在这一小段距离能堵上一个小时。”济南火车站广场管理处主任徐万里说,这常常让他们的管理工作很难做。如果碰上节假日,这样的

拥堵更是令人窒息。今年“十一”黄金周期间,恰逢糖酒会,游客和浩浩荡荡的参展商队伍混杂在一起,频繁出入济南站,让站前广场和站前街拥堵不堪。

除了站内拥挤,火车站以南的交通也因此受到影响。火车站一位张姓工作人员说,济南站旅客的进出主要依靠纬二路和经一路,导致这两条路的交通压力非常大,“每天早上客流量大的时候,这里非常拥挤。”

王伟伟常常想,要是能在火车站北边建个广场就好了,那样的话,他出了北门就可以直接坐上公交车回家。尽快给火车站建北广场,并非王伟伟一个人的愿望,这个设想已在不少济南人的脑海中盘旋数年。早在2008年的济南两会上,就有人大代表提出尽快建设车站北广场的建议,并一度成为媒体热捧的焦点。如今,在济南市政府刚结束的“我为《政府工作报告》建言献策”活动中,又有市民提出这一建议。

11月初,位于火车站北侧的官扎营宝华街片区棚改项目开工,在关注北广场建设的人们看来,棚户区拆迁正是建设北广场的先决条件,要建北广场,济南必须抓住这个关键时机。自此,人们开始对北广场的未来浮想联翩。

2 站前广场面积小 设计上先天不足

“济南火车站广场与同等省会城市相比,在面积上小了一倍。”徐万里说,火车站广场在设计上存在“先天不足”。整个站前广场分为车站广场、地下广场,站前东西两条通道和车站西街、东街几个部分,而地上面积仅为2.3万平方米,就在如此紧张的场地上,还有一大片被辟为停车场。与此同时,济南站平均每天要接待客流量3万余人,而且这一数字每年还以三五千人的增量增加。

直到1996年6月,济南火车站才建设站前广场。由于种种原因,没有为站前广场预留足够大的面积,车站前交通也是U字形结构,乘客和车辆只能从东边的车站街进入,西边的站前街出去,因而每到客流高峰期,广场上都会拥堵。

随着进出广场的车辆迅猛增加,车站承载力捉襟见肘。2002年,济南对火车站广场进行改造,开辟了地下空间,设置了150个地下车位,“不过目前来看,这些车位远远无法满足需求。”不得已,他们又在地面上划出了停车位。现在,广场上

170多个停车位常常被停得满满当当,“在高峰期,这里应该直接叫‘停车场’。”

“应该建北广场。”济南火车站广场管理处一位工作人员说,2008年广州遭遇雪灾,大量旅客滞留在火车站,这给济南火车站“上了严肃的一课”。铁路方面把济南火车站出站口西边的停车位改成了旅客集散地,按照规定,“这块地方任何车辆都不许停。”

“受客观条件制约,济南火车站已无法像其他城市的车站一样设计立体化交通。”济南铁路局济南站有关人士表示,目前来看,建成“马鞍形”的辐射型结构是较为科学的选择。而建设北广场,就可以形成“以济南站为中心,向南北两个方向辐射”的“马鞍形”结构,需要向北的乘客可以直接从北广场出去,缓解南广场的交通压力,还能便捷地实现多种交通模式的衔接,让从火车站出来的乘客直达长途汽车站。他甚至有个设想,将来北广场建成后,可以在火车站和汽车总站之间开通专线公交。



如今的火车站广场上,到处是人和停放的车辆。

3 北广场建设早就提出,已有预留用地

2008年的济南两会上,济南市人大代表,山东大学材料科学与工程学院副院长田学雷提出了“关于尽快建设济南火车站北广场的建议”。

规划部门对此作出答复表示,火车站北广场位于官扎营棚户区改造建设范围内。经专家论证,设置火车站北广场是必要的。现该方案正在优化调整中,方案中对铁路以北交通问题进行了深入的分析研究,确定了火车站北广场的用地规模,预留了建设用地。火车站北广场的建设时序将由铁路部门确定并实施。

这是官方对火车站北广场作出的最明确回应,并多次被济南媒体引用,一度

让热盼北广场建设的人们兴奋不已。不过此后,官方基本没再对此作进一步的解释。今年4月,济南市副市长邹世平在火车站现场办公要求解决火车站打车难问题时,曾表示“根本办法还是开建北广场,这得抓紧”。但此后并无相关细节,有人开始对北广场的未来表示怀疑,甚至认为将“不了了之”。

事实并非如此。近日记者联系济南市有关部门得知,北广场的建设一直在官方的议事日程之中。天桥区副区长陈勇告诉记者,去年,有关方面就确定了相关规划的初步意见,目前,正在对广场所在官扎营棚户区做拆迁工作。在片区的改

造规划中,明确“将建火车站北广场”,并为广场预留了几十亩地。“不过最终方案还没有确定,广场的具体规模、投资,都要经过慎重研究考察。下一步,要再和规划等部门作进一步确认。”

“政府部门之所以对北广场建设如此谨慎,因为它对济南而言意义非同寻常。”有专家分析,对北广场的定位,决不能仅限于分流客流这一方面,“北广场将成为济南的‘北大门’。”有专家说,车站北广场虽然还没建,但它所带来的经济辐射作用已被各方看好。

山东省交通规划设计院一位不愿具名的专家认为,火车站北广场将拉动济

南北部经济发展,甚至与“北跨”战略形成微妙互动。他分析说,济南火车站的地理位置非常好,可是由于多种原因,它似乎成了一堵墙,在很多人尤其外地人脑海中形成了一种印象,好像到了火车站就到了城市北头。

目前,济南市正在实施“北跨”战略,在城市北部,尤其是黄河以北将建设一批大型的旅游观光项目,这将极大改变北部城区的面貌,吸引大批游客向北流动。如何让外地人出了济南站就能方便地抵达这些景点,是一个新课题,“火车站北广场将成为济南向北敞开的一扇大门,能很好地破解这道题。”

4 即使客流分流,火车站地位仍不可代替

不过,近来在是否有必要建设北广场的问题上,传出了反对的声音,这种声音有着现实的考量。

近些年,随着铁路建设不断加速,济南的铁路枢纽建设已拉开新框架。作为京沪高铁五个主客站之一,位于济南西部的西客站有望于明年10月运营。在王舍人镇也将崛起一个由石济和胶济两大铁路线交汇的新东站。也就是说,在不久的将来,济南境内将形成京沪高铁西客站、主城区济南站、东客站“三足鼎立”的局面。

正因为如此,有人认为,西客站和新东站势必会分散部分客流,济南站的客流量将有所减少,现有广场

要承受的压力自然会降低,因此没必要再建北广场。

这样的判断是否具有科学性目前尚无定论。官方的说法是,目前有关部门正在对各大铁路枢纽的客流情况进行分析研究,等分析报告出来后,北广场的建设规模等详细问题也将得到落实。

不过可以确定的是,济南各铁路枢纽承担的功能将各有不同,“济南的铁路系统将做出较大调整,将来每个铁路枢纽的功能也有相应调整。”市规划局相关负责人向记者表示。

然而,大部分专家对东、西两车站对客流的分流状况持观望态度,甚至对西客站的分流效果并不看好。

他们认为,即便有所调整,主城区火车站的功能也不会弱化。铁路部门一位工作人员表示,将来肯定有部分客流被分流到东西两个车站,但随着铁路事业的发展,未来列车车次会有所增加,经过济南火车站的车次或许会有增无减。

山东省交通规划设计院一位不愿具名的专家认为,济南火车站有着悠久的历史,基础设施完备,地理位置好,这是无法代替的优势。他承认,西客站和新东站将分流部分客流,会在一定程度上弱化济南火车站的功能,但在一定时期内,济南火车站的枢纽作用仍不可替代,“西客站和新东

站能分流多少客流还很难说。”

时隔两年,听说北广场建设已被提上日程,田学雷非常欣慰。尽管城市东、西两头都将建设新车站,他依然认为主城区车站的北广场建设刻不容缓,他认为,西客站能分流一部分客流,但不会占很大比例,“西客站只分流乘坐京沪高铁的客流,再说有条件乘坐高铁的人并不多,胶济线上的大量客流依然要经过济南火车站。”

不论怎样,种种美好的设想正一点点变为现实。客流分流后,火车站北广场的模样将被清晰地呈现在济南人面前。